



Βρυξέλλες, 7 Απριλίου 2020
(OR. en)

Διοργανικός φάκελος:
2017/0122(COD)

5114/1/20
REV 1 ADD 1

TRANS 7
SOC 8
CODEC 12
PARLNAT 20

ΣΚΕΠΤΙΚΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

Θέμα: Θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση ενόψει της έκδοσης ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων

- Σχέδιο σκεπτικού του Συμβουλίου
- Εγκρίθηκε από το Συμβούλιο στις 7 Απριλίου 2020

I. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Στις 31 Μαΐου 2017 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενέκρινε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, όσον αφορά ελάχιστες απαιτήσεις ως προς τα ανώτατα όρια για τον ημερήσιο και εβδομαδιαίο χρόνο οδήγησης, κατώτατα όρια για τα διαλείμματα και περιόδους ημερήσιας και εβδομαδιαίας ανάπαυσης, και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, όσον αφορά τον εντοπισμό μέσω ταχογράφων.
2. Η πρόταση αυτή υπεβλήθη στο πλαίσιο της πρώτης δέσμης μέτρων για την κινητικότητα· η νομοθετική διαδικασία οργανώθηκε σε συνδυασμό με δύο άλλες νομοθετικές προτάσεις: μία για την πρόσβαση στο επάγγελμα του οδικού μεταφορέα και στην αγορά οδικών εμπορευματικών μεταφορών και μία για τις διατάξεις εφαρμογής της κοινωνικής νομοθεσίας και την απόσπαση των οδηγών.
3. Το Συμβούλιο (Μεταφορές, Τηλεπικοινωνίες και Ενέργεια) ενέκρινε γενική προσέγγιση στις 3 Δεκεμβρίου 2018¹.
4. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ενέκρινε τη θέση του σε πρώτη ανάγνωση στις 4 Απριλίου 2019.
5. Μεταξύ Οκτωβρίου και Δεκεμβρίου 2019 διεξήχθησαν διαπραγματεύσεις μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής με σκοπό την επίτευξη συμφωνίας επί της πρότασης. Στις 11 Δεκεμβρίου 2019 οι διαπραγματευτές συμφώνησαν επί συμβιβαστικού κειμένου, το οποίο στη συνέχεια εγκρίθηκε από την Επιτροπή των Μονίμων Αντιπροσώπων στις 20 Δεκεμβρίου 2019².
6. Η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου επιβεβαίωσε την πολιτική συμφωνία στις 21 Ιανουαρίου 2020 και το Συμβούλιο έδωσε την έγκρισή του στις 20 Φεβρουαρίου 2020³.

¹ έγγραφο ST 15084/18.

² έγγραφο ST 15083/19.

³ έγγραφο ST 5424/20 + ADD 1-4.

7. Κατά την εκτέλεση των εργασιών του, το Συμβούλιο έλαβε υπόψη τη γνώμη της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής της 18ης Ιανουαρίου 2018 και τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών της 1ης Φεβρουαρίου 2018.
8. Λαμβάνοντας υπόψη τη συμφωνία αυτή και μετά την εξέταση του κειμένου από τους γλωσσομαθείς νομικούς, το Συμβούλιο ενέκρινε στις 7 Απριλίου 2020 μέσω γραπτής διαδικασίας, τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση, σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία που θεσπίζεται στο άρθρο 294 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

II. ΣΤΟΧΟΣ

9. Ο γενικός στόχος της πρότασης είναι η εναρμόνιση των κανόνων για τους χρόνους οδήγησης, τα διαλείμματα και τις περιόδους ανάπαυσης στις οδικές μεταφορές και η εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων με τη χρήση ταχογράφων προκειμένου να αποφεύγεται η στρέβλωση του ανταγωνισμού, να βελτιώνεται η οδική ασφάλεια και να διασφαλίζονται καλές συνθήκες εργασίας για τους οδηγούς εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

III. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΣΕ ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΓΝΩΣΗ

A) Γενικά

10. Με βάση την πρόταση της Επιτροπής, το Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο διεξήγαγαν διαπραγματεύσεις με σκοπό να καταλήξουν σε συμφωνία στο στάδιο της θέσης του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση. Το κείμενο του σχεδίου θέσης του Συμβουλίου αποτυπώνει πλήρως τη συμβιβαστική λύση που επετεύχθη μεταξύ των δύο συννομοθετών.

B) Βασικά ζητήματα πολιτικής

11. Η συμβιβαστική λύση που αποτυπώνεται στη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση περιλαμβάνει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:

α) Κάλυψη ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων

12. Στην αρχική της πρόταση η Επιτροπή δεν συμπεριέλαβε τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006, ενώ το Κοινοβούλιο τάχθηκε υπέρ της συμπερίληψης. Το κείμενο του Συμβουλίου περιλαμβάνει τα εν λόγω οχήματα στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού όταν το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος τους, συμπεριλαμβανομένου οποιουδήποτε ρυμουλκούμενου ή ημιρυμουλκούμενου, υπερβαίνει τους 2,5 τόνους και χρησιμοποιούνται στις διεθνείς μεταφορές για λογαριασμό τρίτου (άρθρο 2 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 3 στοιχείο ζα) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Κατά συνέπεια, τα οχήματα αυτά θα εμπίπτουν επίσης στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014, έτσι ώστε να πρέπει να εξοπλιστούν με ευφυείς ταχογράφους.
13. Η Επιτροπή θα κάνει χρήση μεταβατικής περιόδου (1 Ιουλίου 2026) για την έκδοση εκτελεστικών πράξεων που θα περιγράφουν αναλυτικά τα στοιχεία, τις λειτουργίες και την εγκατάσταση των ταχογράφων στα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα εντός 18 μηνών από την έναρξη ισχύος του τροποποιητικού κανονισμού, έτσι ώστε στο υπόλοιπο της περιόδου να είναι δυνατή η διευθέτηση της παραγωγής εξοπλισμού και της εγκατάστασης ταχογράφων στα οχήματα.
14. Στο πλαίσιο αυτό, έγιναν δεκτές, κατόπιν αναδιατύπωσης, στη θέση του Συμβουλίου οι τροπολογίες 353/rev, 368, 373 και 375.

β) Οργάνωση της περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης

15. Με σκοπό την επίτευξη συμβιβασμού σχετικά με τις διατάξεις για τις περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης (άρθρο 8 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), το Συμβούλιο δέχθηκε τη διατήρηση του κανόνα ότι ο οδηγός πρέπει να λαμβάνει δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης ή μία κανονική περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης και μία μειωμένη περίοδο εβδομαδιαίας ανάπαυσης διάρκειας τουλάχιστον 24 ωρών εντός οποιασδήποτε περιόδου δύο διαδοχικών εβδομάδων.
16. Ωστόσο, το Συμβούλιο επέμεινε στη συμβιβαστική λύση, σύμφωνα με την αρχική πρόταση της Επιτροπής, να υπάρχει μια ορισμένη ευελιξία για τους οδηγούς σε εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων. Ειδικότερα, οδηγός που δραστηριοποιείται σε διεθνείς μεταφορές εμπορευμάτων εκτός του κράτους μέλους εγκατάστασης μπορεί να λαμβάνει δύο διαδοχικές μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, υπό την προϋπόθεση ότι λαμβάνει, σε οποιαδήποτε τέσσερις διαδοχικές εβδομάδες, τουλάχιστον δύο κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης. Στην περίπτωση αυτή, αφότου έχουν ληφθεί διαδοχικά δύο μειωμένες περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, της επόμενης περιόδου εβδομαδιαίας ανάπαυσης πρέπει να προηγείται περίοδος ανάπαυσης που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για τις δύο μειώσεις του χρόνου ανάπαυσης. Κατά τη διάρκεια αυτής της παρατεταμένης περιόδου ανάπαυσης, ο οδηγός επωφελείται από την «επιστροφή στην κατοικία» (βλ. σημείο 19 κατωτέρω). Στο πλαίσιο αυτό, η τροπολογία 379 διατηρήθηκε ως βάση στη θέση του Συμβουλίου· η τροπολογία 381 δεν διατηρήθηκε.
17. Προκειμένου να εξασφαλιστεί ο έλεγχος των περιόδων ανάπαυσης καθ' οδόν εντός περιόδου 4 εβδομάδων, οι διατάξεις σχετικά με τα αποδεικτικά στοιχεία επί του οχήματος παρατάθηκαν από 28 σε 56 ημέρες (άρθρο 36 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014), βλ. τροπολογίες 365, 420-422.

γ) Απαγόρευση ύπνου στην καμπίνα

18. Η θέση του Συμβουλίου διατηρεί την αρχική πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά την απαγόρευση ανάπαυσης εντός οχήματος κατά τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης και οιαδήποτε εβδομαδιαία ανάπαυση διάρκειας άνω των 45 ωρών που λαμβάνεται ως αντιστάθμιση για προηγούμενη μειωμένη εβδομαδιαία ανάπαυση (άρθρο 8 παράγραφος 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Το Συμβούλιο δέχθηκε ορισμένα σημεία της τροπολογίας 382 του Κοινοβουλίου που παρέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τον απαραίτητο χώρο καταλύματος. Στο πλαίσιο αυτό, προσδιορίζεται ότι κάθε δαπάνη για κατάλυμα εκτός του οχήματος πρέπει να καλύπτεται από τον εργοδότη, θέση την οποία συµμερίζεται και το Κοινοβούλιο στην τροπολογία 383.

δ) Κανονική επιστροφή του οδηγού

19. Η θέση του Συμβουλίου, με βάση την αρχική πρόταση της Επιτροπής ότι μια επιχείρηση μεταφορών πρέπει να οργανώνει την εργασία των οδηγών έτσι ώστε οι οδηγοί να είναι σε θέση να επιστρέφουν τακτικά στον τόπο διαμονής τους προκειμένου να έχουν μακρά περίοδο ανάπαυσης (άρθρο 8 παράγραφος 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), ενισχύει την απαίτηση αυτή όσον αφορά την απόδειξη και την παρακολούθηση, και τάσσεται υπέρ μεγαλύτερης σαφήνειας όσον αφορά τον τόπο στον οποίο επιστρέφει ο οδηγός. Ως εκ τούτου, με το κείμενο του Συμβουλίου απαιτείται ο οδηγός να επιστρέφει στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη όπου ο οδηγός έχει κανονικά τη βάση του και όπου ξεκινά η εβδομαδιαία ανάπαυση του οδηγού, στο κράτος μέλος εγκατάστασης, ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού, με την προϋπόθεση ότι είναι ο οδηγός αυτός που επιλέγει τον τόπο όπου περνά τις περιόδους ανάπαυσης, ενώ ο εργοδότης είναι υπεύθυνος για τη διασφάλιση της τακτικής δυνατότητας επιστροφής. Η συχνότητα αναφοράς συμφωνήθηκε ως ανά τέσσερις εβδομάδες, σύμφωνα με την τροπολογία 385. Για λόγους απλούστευσης και άνισης διαπραγματευτικής θέσης μεταξύ των οδηγών και των εργοδοτών τους, το Συμβούλιο δεν δέχθηκε στοιχεία πρόσθετης ευελιξίας που υποστήριζε το Κοινοβούλιο στις τροπολογίες 355, 377 και 385.

ε) Ελάχιστα πρότυπα για τις υποδομές στάθμευσης

20. Ενώ η πρόταση της Επιτροπής δεν περιλάμβανε ειδικές διατάξεις όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης, κατά τη διάρκεια συζητήσεων με το Κοινοβούλιο και την Επιτροπή, το Συμβούλιο συμφώνησε να απαιτηθεί από την Επιτροπή να δημοσιεύει και να επικαιροποιεί τακτικά σε επίσημο ιστότοπο κατάλογο όλων των πιστοποιημένων χώρων στάθμευσης που διαθέτουν επαρκείς υποδομές για τους οδηγούς που απασχολούνται στις οδικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές (άρθρο 8α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Με το κείμενο του Συμβουλίου απαιτείται από την Επιτροπή να θεσπίσει πρότυπα υπηρεσιών και ασφάλειας, καθώς και μια διαδικασία πιστοποίησης για τους χώρους στάθμευσης μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξεων. Ως αποτέλεσμα του συμβιβασμού αυτού, που ανταποκρίθηκε στο βασικό σημείο ενδιαφέροντος του Κοινοβουλίου που περιλαμβανόταν στην τροπολογία 387, δεν περιελήφθησαν στο κείμενο του Συμβουλίου αιτήματα που αποσκοπούσαν σε λεπτομερέστερες διατάξεις στον κανονισμό (τροπολογία 400).

στ) Διακοπή της εβδομαδιαίας ανάπαυσης σε πορθμείο ή σιδηρόδρομο

21. Με το κείμενο του Συμβουλίου διατηρείται η περιλαμβανόμενη στην πρόταση της Επιτροπής τροποποίηση των κανόνων σχετικά με οδηγό που συνοδεύει όχημα το οποίο μεταφέρεται με πορθμείο ή σιδηρόδρομο κατά τη διάρκεια της ανάπαυσης. Η περίοδος ημερήσιας ή μειωμένης εβδομαδιαίας ανάπαυσης του οδηγού μπορεί να διακόπτεται το πολύ δύο φορές από άλλες δραστηριότητες που δεν υπερβαίνουν τη μία ώρα συνολικά (άρθρο 9 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Όσον αφορά τις κανονικές περιόδους εβδομαδιαίας ανάπαυσης, το κείμενο του Συμβουλίου παρατείνει την παρέκκλιση για διαδρομές με πορθμείο ή σιδηρόδρομο που έχουν προγραμματιστεί για 8 ώρες ή περισσότερο, αρκεί ο οδηγός να έχει πρόσβαση σε καμπίνα ύπνου. Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 364, 388 και 389 έγιναν αποδεκτές, εν μέρει αναδιατυπωμένες, στη θέση του Συμβουλίου.

ζ) Χρόνος οδήγησης σε εξαιρετικές περιστάσεις

22. Με το κείμενο του Συμβουλίου διευρύνεται η πρόταση της Επιτροπής όσον αφορά τις εξαιρετικές περιστάσεις, έτσι ώστε οι οδηγοί να μπορούν να υπερβαίνουν, υπό αυστηρές προϋποθέσεις και στο πλαίσιο εγγυήσεων, την ημερήσια και την εβδομαδιαία διάρκεια οδήγησης έως και μία ώρα, ή έως και δύο ώρες, εφόσον έκαναν διάλειμμα 30 λεπτών χωρίς διακοπή, αμέσως πριν από την πρόσθετη οδήγηση, προκειμένου να αφιχθούν στην έδρα λειτουργίας του εργοδότη ή στον τόπο κατοικίας του οδηγού. Αυτή η εξαίρεση μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο πριν από την έναρξη μακρύτερων περιόδων ανάπαυσης και απαιτείται πλήρης αποζημίωση (άρθρο 12 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Ως εκ τούτου, η τροπολογία 391 έγινε αποδεκτή, εν μέρει αναδιατυπωμένη, στη θέση του Συμβουλίου.
23. Επιπλέον, στο κείμενο του Συμβουλίου προβλέπεται ότι η Επιτροπή δημοσιεύει αμέσως πληροφορίες σε δημόσιο ιστότοπο σχετικά με επείγουσες περιπτώσεις κατά τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν, υπό εξαιρετικές περιστάσεις, προσωρινές εξαιρέσεις στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και ανάπαυσης (άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006). Ως εκ τούτου, η τροπολογία 395 έγινε αποδεκτή, εν μέρει αναδιατυπωμένη, στη θέση του Συμβουλίου.

η) Εισαγωγή ευφών ταχογράφων (έκδοση 2) στους στόλους

24. Όσον αφορά τα δεδομένα που καταγράφει ο ευφής ταχογράφος, με το κείμενο του Συμβουλίου προστίθεται ότι οι ταχογράφοι πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καταγράφουν τη θέση του οχήματος κάθε φορά που διασχίζει τα σύνορα ενός κράτους μέλους, στοιχείο που προβλέπεται ήδη στην πρόταση της Επιτροπής, και κάθε φορά που το όχημα εκτελεί δραστηριότητες φόρτωσης ή εκφόρτωσης, καθώς και να καταγράφουν αν η υπηρεσία μεταφοράς αφορά επιβάτες ή εμπορεύματα (άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 165/2014). Συνεπώς, οι τροπολογίες 409 έως 411 διατηρήθηκαν ουσιαστικά στη θέση του Συμβουλίου.
25. Όσον αφορά την εισαγωγή ευφών ταχογράφων, τόσο το Κοινοβούλιο όσο και το Συμβούλιο τάχθηκαν υπέρ της σημαντικής επίσπευσης της εισαγωγής ευφών ταχογράφων στον στόλο οχημάτων (άρθρο 3 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014). Ο συμβιβασμός απαιτεί την κύρια μετασκευή οχημάτων (δηλαδή οχημάτων που είναι προηγουμένως εξοπλισμένα με αναλογικό ή ψηφιακό ταχογράφο) το αργότερο τρία έτη μετά το τέλος του έτους έναρξης ισχύος των λεπτομερών διατάξεων για τη νέα γενιά ευφών ταχογράφων, και το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έναρξη ισχύος των εν λόγω λεπτομερών διατάξεων όταν το όχημα είναι ήδη εξοπλισμένο με ευφυή ταχογράφο (πρώτη έκδοση). Η Επιτροπή θα έχει στη διάθεσή της 12 μήνες για να θεσπίσει τις προδιαγραφές για τη δεύτερη γενιά ευφών ταχογράφων (άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014)· τα οχήματα που ταξινομούνται για πρώτη φορά 24 μήνες μετά από την έναρξη ισχύος αυτών των προδιαγραφών πρέπει να είναι ήδη εξοπλισμένα με τη νέα έκδοση (άρθρο 8 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014). Ως εκ τούτου, οι τροπολογίες 368, 369, 403-406, 412 και 415 έγιναν αποδεκτές, εν μέρει αναδιατυπωμένες, στη θέση του Συμβουλίου, ενώ η τροπολογία 402 απορρίφθηκε.
26. Σε σχέση με αυτήν την αλλαγή, το Συμβούλιο συμφώνησε με την απαίτηση τα κράτη μέλη να εφοδιάζουν επαρκώς τις ελεγκτικές αρχές τους με εξοπλισμό έγκαιρου τηλεεντοπισμού εντός τριών ετών από την έναρξη ισχύος των ανωτέρω αναφερόμενων λεπτομερών διατάξεων (άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014)· συνεπώς, η τροπολογία 413/rev εν μέρει διατηρήθηκε.
27. Στο ίδιο πάντα πλαίσιο, με το κείμενο του Συμβουλίου αποσαφηνίζεται η πρόταση της Επιτροπής για τη χειρόγραφη καταγραφή των συνοριακών διελεύσεων έως ότου αυτή εξασφαλιστεί με αυτόματο τρόπο μέσω των ευφών ταχογράφων (άρθρο 34 παράγραφοι 1, 6 και 7 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014), λαμβανομένης υπόψη της τροπολογίας 417.

θ) Άλλα στοιχεία της θέσης του Συμβουλίου

28. Τα ακόλουθα άλλα στοιχεία, που προστέθηκαν από το Συμβούλιο στην πρόταση της Επιτροπής, εισήχθησαν στο τελικό κείμενο της θέσης του Συμβουλίου:

- α) αναλυτικότερος ορισμός της «μη επαγγελματικής μεταφοράς» (άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006)·
- β) προαιρετική εξαίρεση για οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παράδοση έτοιμου σκυροδέματος (άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο ιη) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006)·
- γ) διαδικασία εξέτασης για ορισμένες εκτελεστικές πράξεις (άρθρο 25 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006)·
- δ) η απαίτηση τα δεδομένα ταχογράφου σχετικά με την υπέρβαση του μέγιστου χρόνου οδήγησης να γνωστοποιούνται στις ελεγκτικές αρχές για τον έγκαιρο τηλεεντοπισμό ενδεχόμενης παραποίησης ή κατάχρησης (άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014)·
- ε) η απαίτηση οι ταχογράφοι επόμενης γενιάς να επιτρέπουν τη χρήση δεδομένων σε κατάσταση λειτουργίας μέσω εξωτερικής συσκευής (άρθρο 10 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014)·
- στ) διαδικασία για την εκ νέου σφράγιση των ταχογράφων με αφαιρεθείσα ή σπασμένη σφράγιση που είχαν ανοιχθεί από ελεγκτές (άρθρο 22 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014)·
- ζ) εξουσιοδότηση της αρμόδιας αρχής να απαιτεί την αντικατάσταση της κάρτας οδηγού, εφόσον είναι αναγκαίο, ώστε αυτή να ανταποκρίνεται σε νέες τεχνικές προδιαγραφές (άρθρο 26 παράγραφος 7α του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 165/2014).

29. Το Συμβούλιο δέχτηκε, πλήρως ή επί της αρχής, τις εξής λοιπές τροπολογίες του Κοινοβουλίου στην πρόταση της Επιτροπής:

- α) παράταση της απαλλαγής για τους τεχνίτες που κάνουν χρήση οχήματος (άρθρο 3 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), τροπολογία 374·

- β) την ανάγκη αξιολόγησης από την Επιτροπή πιθανών ειδικών κανόνων ανάπαυσης για οδηγούς που απασχολούνται σε υπηρεσίες περιστασιακών μεταφορών επιβατών (άρθρο 8 παράγραφος 9α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), τροπολογίες 354, 372 και 380·
- γ) προσθήκη των ανταμοιβών για την ταχύτητα παράδοσης στον κατάλογο των επιζήμιων κινήτρων (άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), τροπολογία 390·
- δ) προαιρετική εξαίρεση για τα κατασκευαστικά οχήματα που κινούνται εντός ακτίνας 100 km [άρθρο 13 παράγραφος 1 στοιχείο ιζ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006], τροπολογία 394·
- ε) ειδική έκθεση της Επιτροπής σχετικά με τα συστήματα αυτόνομης οδήγησης και τις επιπτώσεις τους στους κανόνες για τον χρόνο οδήγησης και τον χρόνο ανάπαυσης (άρθρο 9α του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 561/2006), τροπολογία 397·
- στ) προσθήκη διασαφήνισης ότι οι ταχογράφοι και οι κάρτες ταχογράφου πρέπει να διαθέτουν επαρκή χωρητικότητα μνήμης για την αποθήκευση δεδομένων (άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 165/2014), τροπολογία 406·
- ζ) επανεκπαίδευση για οδηγούς (οι δαπάνες της οποίας πρέπει να καταβληθούν από τον εργοδότη) και για τις ελεγκτικές αρχές (τροπολογίες 418 και 419, αιτιολογικές σκέψεις 30 και 31)·
- η) πληρέστερη τεκμηρίωση των αναπαύσεων, διαλειμμάτων και αδειών, καθώς και της ανάπαυσης σε πορθμείο ή σιδηρόδρομο (άρθρο 34 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 165/2014), τροπολογία 416.

IV. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

30. Η θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση απηχεί πλήρως τον συμβιβασμό που επήλθε κατά τις διαπραγματεύσεις μεταξύ του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, με τη διευκόλυνση της Επιτροπής. Η εν λόγω συμβιβαστική λύση επιβεβαιώνεται με επιστολή της Προέδρου της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (TRAN) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου προς την Πρόεδρο της Επιτροπής των Μόνιμων Αντιπροσώπων (23 Ιανουαρίου 2020). Στην επιστολή, η Πρόεδρος αναφέρει ότι θα συστήσει στα μέλη της επιτροπής TRAN και, στη συνέχεια, στην ολομέλεια, να δεχθούν τη θέση του Συμβουλίου σε πρώτη ανάγνωση χωρίς τροπολογίες κατά τη δεύτερη ανάγνωση του Κοινοβουλίου, με την επιφύλαξη της επαλήθευσης από τους γλωσσομαθείς νομικούς των δύο θεσμικών οργάνων.
31. Το Συμβούλιο πιστεύει συνεπώς ότι η θέση του σε πρώτη ανάγνωση συνιστά ένα ισορροπημένο αποτέλεσμα και ότι, μόλις εγκριθούν, οι τροποποιημένοι κανονισμοί θα βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας του οδηγού και θα συμβάλουν στην οδική ασφάλεια και σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού στον τομέα των οδικών μεταφορών μέσω της εναρμόνισης, της αποσαφήνισης των κανόνων και του καλύτερου ελέγχου.
-